

# ARIPI ROMÂNESȚI

D.



Director, C-duc  
AL. DEMETRIU



149

ANUL I, Nr. 7  
10 FEBRUARIE 1943

VICTORIOASELE AVIOANE DE VANĂTOARE ROMÂNESȚI  
ÎN PATRULARE DEASUPRA CAUCAZULUI

(S. M. P. Soria Tulea)

Sus: Amplasamente bolșevice sub tirul bombardierilor noștri.  
 Mijloc stânga: Misiune de bombardament  
 la Iloilo dreapta: Chip de luptător sovietic



Jas: Revizia motoarelor



Aurel: experții din spate a numărului de țefé,  
 d. Emasoil Grigorescu, este student în anul I la  
 Facultatea de Fizico-chimie din București.



Formația de avioane italiene spre loama  
(Luce).



## CRONICA RĂZBOIULUI AERIAN

de ROMULUS SEISEANU

În cursul lunii Ianuarie 1943 tot în zona frontului oriental european activitatea aviației a fost mai mare, atât din cauza intensității acestui teatru de război, cât și din cauza intensității luptelor ce s-au dat în această fază culminantă a campaniei de iarnă.

Activitatea aviației germane și române, cu toate condițiile nefavorabile atmosferice, caracteristice iernii aspre din stepele răsăritene, s'a manifestat, fie în colaborare cu celelalte arme, fie în lupte aeriene, sau în incursiuni în spatele frontului inamic. În toate luptele grele de apărare ce le-au susținut trupele germane, române și celelalte aliate, în diferite focare din raza de desfășurare a ofensivei armatelor sovietice dintre Donul mijlociu și Caucazia

occidentală, formațiunile aeriene germane și cele române, au intervenit și obținut rezultate însemnate, contribuind la zădărnicierea multor atacuri inamice și la distrugerii masive de material blindat și motorizat. Avioanele germane și române au întreprins numeroase atacuri în formațiuni puternice și în spatele frontului sovietic, împotriva concentrărilor de trupe, a căilor ferate și nodurile de comunicații, ca și a obiectivelor militare, iar în zona Stalingrad, unde au fost încercuite forțele germane din armata a 6-a de sub comanda generalului von Paulus, împreună cu cele române din divizia a 20-a de infanterie și 1-a de cavalerie și un regiment croat, aviatorii germani și români au ajutat pe cât le-a îngăduit împrejurările, înfruntând cele mai mari primejdii, cu un admirabil simț al datoriei și spirit de sacrificiu, pe acei luptători eroi blocați, asigurându-le timp de două luni aprovizionarea pe calea aerului, până când evoluția tragică a operațiilor nu le-a mai permis să îndeplinească nobila și grea lor misiune.

În spațiul aerian al Caucazilor de nord de-așemenea aviația germană și română au îndeplinit misiunile ce li s'au încredințat contribuind la executarea metodică a mișcărilor trupelor de uscat, spre noile lor poziții, conform planului, prin atacurile sale continue și cu rezultate eficace împotriva coloanelor de infanterie și a formațiunilor blindate și aeriene inamice.

În cursul lunii trecute pe frontul oriental, au fost distruse 810 aparate sovietice, dintre care 690 în lupte aeriene, 99 de către artileria antiaeriană și celelalte fiind nimicite pe sol; iar aviația germană a pierdut numai 119 aparate.

Acest bilanș dovedește că supremația aerului în spațiul imens al teatrului de război dela răsărit este asigurată de puternica aviație germană; după cum din raportul pierderilor țese superioritatea echipajilor și a aparatelor de luptă, de bombardament, și de vânătoare germane. Trebuie să mai ținem seama și de condițiile atmosferice, — viscole, geruri, ceață — care au îngreunat desvoltarea operațiunilor aeriene într'un stil mai mare.

În Mediterana centrală și orientală, ca și în Africa de nord, pe teatrele de operațiuni din Tunisia și Tripolitania așezată, aviația germană și italiană, întreprind numeroase atacuri înconștate de succese, împotriva convoaielor britanice; a instalațiilor din porturile: Alğor, Bon Phillippe și Bengie, a coloanelor în marș inamice și a pozițiilor ocupate de trupele britanice, americane și franceze disidente. Aviația anglo-americană a bombardat de repetate ori porturile și orașele Sfax, Sma, Gabes, Tunis și obiectivele militare din Tunisia; precum și câteva localități din insulele Sicilia, Lampedusa și din Italia de sud.

În spațiul aerian occidental al Europei, au continuat bombardările orașelor din Germania de vest și centrală — între care și Berlinul — de către aviația britanică; ca și a celor din Anglia de sud și orientală de către aviația germană, între care



și Londra printr'un atac de zi în zboruri rasante, sub titlul de represalii. Pentru întâia oară în cursul acestui război o formațiune aeriană americană și-a făcut apariția de-asupra teritoriului Germaniei de vest și a aruncat bombe.

S'a vorbit de posibilitatea într'un viitor apropiat de intensificarea atacurilor masive aeriene, în formațiunile de 1000, 10.000, ba chiar de 20.000 de aparate, cu scopul de a se obține o decizie în războiul aerian cu efecte hotărâtoare și asupra războaiului pe uscat și naval.

Noi am mai spus că teoretic asemenea atacuri masive sunt posibile; dar în condițiile actuale, ele nu pot fi executate.

Dacă beligeranții dispune astăzi de mijloace superioare în războiul aerian, față de cele vechi la începutul ostilităților, în ce privește numărul aparatelor, și calitatea lor, prin sporirea vitezei, a razelor de acțiune și a manevrabilității, iar ritmul construcțiilor depășește pe cel al pierderilor, este probabil că războiul aerian să se intensifice, dar nu sub forma anunțată.

Un astfel de privitynă sunt interesante și instructive datele și observațiile de ordin tehnic pe care le-a făcut francezul Emile Séverac asupra bombardamentelor masive aeriene. În teorie — spune Emile Séverac — aceste bombardamente masive s-ar organiza în felul următor: comandamentul forțelor aeriene primește ordinul să organizeze o expediție în stil mare în teritoriul inamic. Acest comandament va reuni materialul disponibil, — ceea ce nu este o operație atât de ușoară, chiar pentru o aviație puternică.

Apoi va fixa data care va corespunde condițiilor meteorologice cele mai favorabile, cu toate că previziunile stabilite asupra observațiilor care constituie secrete militare, nu sunt totdeauna așor de cules. După cum va alcătui un orarier, — marea cea mai complicată și cea mai delicată.

„Nici o aviație — acrive Séverac — nu este în măsură să alinieze o mie de aparate de același tip, care să aibă aceeași medie de viteză; iar pe de altă parte, nu pot decola o mie de avioane după un singur aerodrom. De acela trebuie să se țină seama de viteza diferitelor escadrile, de lungimea parcursului ce fiecare va trebui să străbată și care poate merge dela simpla la dublu și în sfârșit de regimul vânturilor ce vor fi întâlnite de escadrile și care de vîgur nu va fi la fel pentru niciuna din ele, pentru că fiecare, plecând dela o bază diferită, se va îndrepta spre același punct, urmând drumuri convergente.

Este necesar ca valorile de bombardiere să se succedă asupra obiectivului la intervale regulate și foarte apropiate.

Cea mai mică eroare în calcul și în executare poate provoca catastrofe, în afară chiar intervenției apărării adverse. Recent, două avioane de mare tonaj s'au zgâțat în zbor și nu fost regăsite a doua zi sfărâmate. Ele căuseră aproape de ținta pe care trebuiau s'o atingă.

Dacă este vorba de un raid de noapte la mare distanță, nu se va face apel la avioanele de vîntoare pentru însoțire decât într'o oarecare măsură, pentru a asigura protecția avioanelor, pe drumul

de întoarcere și în apropierea terenurilor de aterisare. Nu ne vom ocupa decât de avioanele care trebuie să participe efectiv la bombardamente.

Să presupunem că, toate detaliile luate se dispune de o forță de 1000 avioane gata de plecare și care se compune din 900 bi-motoare mijlocii, putând lăsa 1500 kgr. încărcătură utilă la 750 km. (adică 1500 km. dus și întors) și 100 patru-motoare putând lăsa pe aceiași distanță 5000 kgr.

Trebuie considerate aceste cifre ca reprezentînd media, pentru că, după cum am văzut mai sus, unele avioane au vor avea de parcurs în total decât 800—1000 km. și altele peste 2000, după punctul de plecare al fiecăruia.

Sunt întruși apoi comandanții avioanelor și șefii de escadrile pentru a li se da tema operației, de a le comunica amănuntele și mai ales pentru a li se expune planul de manevră. Astfel, o formație ușoară va pleca înainte. Ea va determina după reacțiunile apărării, altitudinea și direcția de atac, cele mai bune. Ea le va comunica imediat șefilor de escadrilă care, fiind în zbor, vor acționa în consecință. În afară de aceasta, vor trebui precizate punctele, unde diferite elemente ale escadrilelor se vor întâlni și momentul prevăzut pentru această întâlnire în întunecoasa întindere a cerului.

Problema generală a navigației va fi rezolvată în apropierea obiectivului, prin rachete luminoase și bombe incendiare, aruncate de primele avioane.

Nu mai rămîne de acum decât să se înceapă preparativele.

Întîi benzina... Își închipuie cineva ce cantitate de benzină vor înghiți cele 1000 de avioane?

900 de bi-motoare și 100 de patru-motoare, fac un total de 2.200 motoare. Un motor de avion modern consumă după puterea sa (de 1000—1500 cai) dela 140 la 210 litri pe oră. Facem o medie și presupunem că întreaga escadră va fi trasă de 2.200 motoare ce vor consuma fiecare câte 170 litri de benzină pe oră.

Viteza variază între 350 și 450 kilometri pe oră pentru bombardiere mijlocii de zi (viteza de croazieră). Iacă o medie: 400 kilometri pe oră.

Pentru o distanță de 1500 km., raidul va dura aproximativ patru ore, ținîndu-se seama de oclurile imposc pentru a se feri în teritoriul inamic și de cele obligatorii pentru înarea de contact între formații. Dacă cele 2.200 de motoare merg timp de 4 ore, vor consuma în total 1.496.000 litri de benzină.

Înaintea de decolare, rezervoarele celor 1000 de avioane, au absorbit aproape un milion și jumătate de litri de carburanți.

Acest lucru reprezintă oarecare greutate de aprovizionare, dacă se repetă desori.

Ținînd apoi seama de distanțele de parcurs și de cantitatea bombelor, se poate admite ca aparatele bi-motoare să în 1500 kgr. și patru-motoarele 5000 kgr. va trebui un echipaj de 4500 de oameni. Un raid efectuat de 1000 de avioane va înfrîna o opunere aeriană și pierderile sale vor fi de 10 la sută, plus surră și accidentele în zbor. În asemenea condiții un raid în formațiuni masive este o operațiune grea și riscantă, cu toate efectele mari ce le-ar avea din punctul de vedere distructiv și moral. Nu trebuie să uităm nici riposta adversarului, care va avea și ea aceleași efecte.

Un alt eveniment în cursul lmei trecute a fost bătălia aero-navală ce s'a angajat în zilele de 29 și 30 Ianuarie în apele Pacificului de sud occidental, între o formațiune aero-navală japoneză și alta americană în apropiere de insula Rennel din arhipelagul Salomon. Aviația japoneză a f'reșit prin atacuri date de avioanele torpiloare, lansate direct împotriva obiectivelor, cu piloții și încărcătura lor, și scufundă un vas de linie și trei crucișătoare grele; iar alte vase s'le avariate grav. Și în această bătălie aero-navală, spiritul de sacrificiu al aviatorilor japonezi a scos în relief strălucit calitățile lor morale și patriotice lor înălțat până la cultul religios.



Bombardament masiv german în Est (P.J.O.R.W.)



Așteptie încordată...



Pe frontal de război se adună alături echipat de teren. (S. M. P. Petre Stere)

CE MAȘCARI PETRE, IGHE, BUCȘA, JONESCU ȘI CONȘTANTINESCU,  
ȘI 2 MILIONES CUMINĂ,

# ARIPI

Bombele en parait... (S. M. P. Petre Stere)



Un echipaj de bombardament se retrage din misiune valoroasă și mărțurie de eroare bombardierilor. (S. M. P. Petre Stere)

Costel Constantinescu

Ion Vlăduț (7)

Reședința pe front, în austeritate  
de viață română. (S. M. P.  
Petre Storo)



Instanțelor din plin aer  
(Foto Tarcu)



Avion de reconașterea aerologică furat  
să aterizeze în Italia noastră. (S.M.P.  
Petre Storo)



# ROMÂNESȚI ÎN LUPTĂ



Introducerea sapla  
cu „Tusco”  
(Foto Pama)

Gata de plecare în misiune...  
(S. M. P. Stoicuț I.)



Situația din  
Stalingrad  
(Foto G.  
I. G.  
goreanu)



Cpt. av. Valentin Stănescu

(S. M. P.)

# LICĂRI ALBASTRE



MUTISE stăp. Nici apele nu mai tremurau. Cerul se prăbușea peste pământ și omul gârbovit alba din când în când amărui, să sprijine munții de ceață.

— E demă s'o tai cu cuțitul!

— Cu cuțitul. Oțene, cu cuțitul...

Valentin Stănescu a ridicat buza superioară, lăsând dinții albi să deșire pătura cenușie a ceaței. Iși freca mâinile și își încrețise amarii obrazilor, încercând să scutire în clipiri chiciura de geoc.

— Ai îmbătrânit, Valentine!

— Păi nu vezi!

Și Valentin Stănescu își ștergea tâmpile argintate închieri

ulăbindu-și trupul subțiat de ger.

Elicon avioanei se învârtuie iar cu piva morii la ultimăcltare,

după ce se puse stăvilăral la ian.

— Oprește-l Căline! unde să mai plece pe vremea asta??

Valentin Stănescu a învârtit mâna prin aer și mecanicul i-a

înțeles.

Nici mecanicul nu-i mai venia să oprească motorul; în ure-

chile lui vălăseu numai pale de elici și spectrul lor fi lumina

ochii în goana lor peste orizonturi, după cei pe cari îi aștepta

să se întoarcă din bătlie.

„Las' să plece", gândi el și făcând semn cu mâna, a tras catele

în mână.

Valentin a scutit maneta, privind către vârfulurile aripilor, să

le vadă cum taie ceața.

— S'a încălșit îndoaiauna?

— Nici-o grije, s'a încălșit bine. Când vă întorceți, domnule

Căpitan? aveți grije, tot eu vă aștept!

Valentin Stănescu i-a aruncat un pachet de țigări.

Mecanicul a răs drept mulțumire și-a fugit după avion, ținând

pînă de pară ar fi vrut să nu se mai despartă de el.

A auzit motorul și aripa i-a scăpat din mână; apoi avionul

s'a înecat în ceață.

O vreme s'a mai auzit gălgăitul motorului, după care nici su-

flutul n'a mai bătut.

Linistea acelu a stăpei cloacă în ceva. Prea era linistete! Mec-

anicul și-a aprins o țigară, pușind cu sete, fără să scape un

fir de fum pe nări. Iși sorbea și aburii dela gură de teamă să

nu scape fumul.

— Tragi ca serpii Căline hai???

— Trag domnule maistră, trag când am!

— Fă una 'scoia, că te la dracu!

Mecanicul a vîrît mâna pînă'a tot în buzunarn combineno-

mului încălșit de ăuri, și-i scotă o țigară, dar numai una; și nu

reunse. Degetele-i groase apăsaseră vre-o două.

— Fumca de-al-de borești, altfel tupești???

Și mormăind ca unchi la smernă, sugna din buziuna acelu

blestemată fără să-și gîlască năstămpăr.

— Al dracului frig, ci-că ar fi înghețat Volga și Donul, dom-

nule maistră? O să se instăline cu ciolovecii la patinaj și o să

șim buza peste el. Is căzura xile decedat fi ceață și nu bate nici

vîntul, s'o împurșie la neiba odată. Aici sun veni prea departe

îlă și veni nimic, sun nu veni nici să-ți scoți ochii! Mă gîndesc la doam' căpitan, cum o fi vîrînd să aboaze?



— Mă mîstăiești, vhor fără vedere, măi!

— Adică da, ce trebuie să veni ca să sberi, zboară avioane! singur!

— Maistrul i-a împins boseta pe ochi și-a rămas cu gura căscată.

— Parcă s'ar auzi ceva?

Nu auzea nimic, era doar iluzia rotundă a motorului.

La postul de comandă al generalului Lascăr înviorează. Glasul motorului îi cheamă pe limba lor.

Cpt. av. Valentin Stînescu s'a prezentat Șefului de Stat Major, scoțind pîclul galben care împingea cerul așteptărilor. După aceea a intrat la dispoziția generalului Lascăr.

Toată lumea se frîmînta în ordinile care creștea aidoma zăușului din covata buturului și abia așteptau n'undă cavalerul soarelui, trimis de Marcel Cartier. În fundul sălii, pe niște scindări acoperite cu o pătură gri și dungi albe, generalul Lascăr stătea lungit și calm de parcă nu se întâmplase nimic.

Deodată s'a ridicat, și-a înfipt privirea în ochii aviatorului, zicînd:

— Hici, ia spune-mi, măi aviatorule, ce face nepotul meu Scurtu la Stalingrad? Întrebarea generalului îi puselele aceluia aspre care vîrsau vîpări străpungătoare, au făcut pe toți să zămbescă.

Valentin Stînescu era încurcat, știa că Scurtu e un vîntător neîntrecut și nu putea face decât isprăvi, dar nu se aștepta la o întrebare ca aceasta și mai mult zămbind, i-a răspuns:

— „Domnule general, grupul lui Crihană, unde este Dan Scurtu numai ieri dimineață a doborât vreo-o patru, cinci bolșevici și ceva mai mult, s'au bătut și cu blindatele bolșevice.”

Generalul Lascăr rădea și culoarea-i tucierie se lustruie într-o lumină roz-gălbui.

— Lîngă asfizi de generali nu poți mîni micodată, iar sufletul îți înmîdă trupu, arde în rîlvădă și pîrpoalește pe cad mai dîră vrăjmaș. Așa rapoarte generalul Stînescu la întăririle pe frontul Stalingrad.

Și pînă trezări de coșci, avionul lui Valentin Stînescu ducea după el, ca furnica, proviziile lui trimisorele ce amorsau mai multă bărbăție sufletelor infanteriștilor.

Cu fețele omase, sfumate'n praf de pușcă și obuze, cu ochii falgere și glisurile trimote, soldații lui Lascăr mînuiau pe bolșevici.

— Nu bateți pînă la moarte! Asta-i răspunsul nostru. Căpitane! Și acum cusoasteți drumul la noi. V'asteptăm plini de nădejde! Și zicînd așa, generalul Lascăr a rămas în cercul lui de goană cu sufletul la melodia aripei, pierdută în depărtări.

Valentin Stînescu aprupe bipnotizat de forța ochilor de fâchir ai lui Lascăr, bălăba peste uodurile pîmîntului, de parcă ar fi cîntat pe cineva. El se simțea atras de-o altă forță, aidoma aceleia a generalului Lascăr.

La orizont flăcările dela gura tunurilor spîrgeau depărtarea. Valentin Stînescu care încarcera în sufletul lui toată băzîlia din cotid Deutului pînă în stupa Calamciel, a tresărit.

— Se vîd, se vîd!

Și uitînd de zine, Valentin Stînescu trase motorul în plin.

— Ai noștri, iar de-ai noștri sicea el repulade-și glisurile la aterisaj. A sîrit apoi din avion, ca un ogar la glasul puștii. Pîmîntenilor, apariția lui li s'a părut un miraj.

— Măi aviatorule, ce vînt te aduce? și pîră sta cu mîinile încrucișate.

— V'am vînt domnule general! V'am vînt lupta și vreau să întreb dacă doriți ceva!

Șeful marelui unități blindate, a clătinat capul în șoarecare de-amăgire și sufocat parca de vapori benzinei, a spus răpîclit și prelung.

— Benzină, benzină, să rup cercul!

Valentin Stînescu n'a mai stat pe gînduri și benzină s'a făcut. Avioanele au adus benzină, însă Valentin Stînescu nu s'a mulțumit, cunoștea toate amănuntele bătăliei și voia să lumineze pe deplin calea pîmîntenilor dela blindate.

În drum a aterizat lîngă un car de luptă.

— Ce-i camarade?

— Recunoaștere, sunt în recunoaștere.

— Stai, ce vrei? și Valentin și-a notat în cap datele.

După cîteva minute avionul iar a aterizat lîngă acel car de luptă și Valentin Stînescu i-a dat camaradului harta lui cu toate însemnările călăuzite.

— Asta-i drumul, spune domnule general că-l-am recunoscut eu!

Și Valentin, vîna de Oltean, cum li mai zicea camarazii, și-a luat drumul. Neri groși înăbușeau pîmîntul. El sbera jos și ca o veveriță, era numai ochi și urechi.

— Ai măi-a levit motorul!

Repede, s'a aplecat și a început să tragă de mînerul pompei de benzină. Motorul a prins, dar nu mai dădea turajul necesar susținerii în bune condițiuni.

Și înălțimea aceea destul de mică, tot se mai micșora. El încă nu ieșise din liniile deșumane.

Ținea avionul cu dinții, nu degeaba avea douăzeci și patru de masele.

Focal vrăjmaș începu să-l stropască mai vînt. Ba plămîl, ba fuselajul pînă ce nici pielea nu i-au iertat-o. Focal ardea și în trapei lui.

O forță necunoscută însă îi curgea acum prin vine, forța aceea împrumutată dela generalul Lascăr, care alina avionul

Ca L. A. E.-ul deasupra stogilor rusești...  
(P. K. — C. A. Stachelscheid)



Formid în misiune  
(P. K. — C. A. Stachelscheid)



La aterizare deasupra  
(P. K. — C. A. Stachelscheid)





Sub.Lt. av.  
**RENÉ GĂNESCU**

**U**n chip de român bine legat și totdeauna senin la grai și la chip. Optimist și curajos, pentru că el știa că nu poți fi om de avânt fără o cât mai mare doză de optimism. Pilot de război la bombardament și fără a fi un egărit al gestului larg, chibzuit în mișcări, în gând, în vorbă...

Sublocotenentul aviator René Gănescu era un moldovan de cea mai autentică spîță. Tânăr, de numai 24 ani, s'a născut la 1 Decembrie 1918 în comuna Crivești jud. Tutova. Da, gă terminarea claselor primare într-un liceu militar „General Makarovici” din Iași, pe care îl absolvă în 1937, când își ia și bacalaureatul.

Făce studii de drept, dar chemarea lui era spre aer. Astfel că, în 1939 îl aflăm la Școala de Ofițeri de Aviație, iar un an mai târziu conțenează ca pilot la o Flotilă de Bombardament.

Războiul La găsit pe bombardierul său pe care îl poartă spre meritată glorie, cu cinstirea întreagă a numelui de Român.

Din prima parte a campaniei anti-bolșevice, Slt. Gănescu se întoarce brav și senin, cu Cruculița de aur a „Virtuții Aeronautice”, împodobită cu două barete și cu „Crucea de fier”, drept recompensă pentru cele circa treizeci misiuni reușite toate în Basarabia și deasupra iadului Odoș și pentru un avion inamic doborât.

Curajul lui era necunoscut. Știau măturie, întru afirmarea acestuia, declarațiile celor ce s'au bucurat de cinstea de a lupta alături de aripile lui temerare. Dacă ar fi să amintim numai intervenția fericită pe care a făcut-o atunci când treizeci de avioane Rata atacau echipajul Lt. coman. dorului I., pe care-l degajează picând viferea în mijlocul aparatelor inamice, și tot ar fi suficient pentru cei ce vor și știu să aprecieze faptele de aripi într'adevăr eroice.

Dar Gănescu era un om de deosebită valoare spirituală, sufletească. Iată ce scris acest atlet al aripelor românești în jurnalul său, gîndin, du-se la îndemurarea șefului său căzut mai înainte pe cerul Patriei: Cpt. av. Stoicescu-Bill: „Acum când ai plecat dintre noi, pe cate inimă mai plină ca niciodată de vortele tale”.

Cu asemenea armură interioară, oricine poate să-și explice cum a luptat, cum a învins și cum a murit Sublocotenentul Gănescu René.

Moartea l-a prins la datorie, așa cum îi era lui bine, așa cum el va fi voit poate, așa cum alți camarazi de aripi au știut să moară pentru Țara și Neamul lor.

LADMISS ANDREESCU



Sub.Lt. av. **MURY**  
**SÂNDULESCU C.**  
**CONSTANTIN**

**L**-am cunoscut ca fiind fiul unor oameni modești și simpli. Era un tânăr prietenos, mereu zămbind și un bun sfătuitor pentru subalternii săi. S'a dovedit a fi vrednic pentru misiunea ce a avut-o, de a reprezenta culorile aripilor românești, în lupta cu hidra bolșevică.

A văzut lumina zilei, în București, într-o zi de Martie. Acest tânăr s'a născut pentru ca peste 22 de ani, să devină jertfa Patriei trupul și sufletul său. Din luna Iunie 1939 el se dedică cu totul aripilor.

În ziua când Țara și Tronul l-a chemat la datorie, el a mers neînfricoșat să lupte cu pasărea sa dragă de oțel, pentru o nouă ordine europeană și pentru a-și apăra Țara, Tronul și Conducătorul ei, cari l-au fost atât de dragi.

Iunie 1942. Zi a morții și a rescriștii. Un falnic sburător cade cu aparatul său la Cetatea Albă, destulul vrând parcă să cimentuiescă, cu sângele său, cele două regiuni românești: Basarabia și țara de peste Nistru.

Imagina celui ce a fost un tânăr strălucitor și falnic în viață și erou între eroi după moarte, ne va rămâne veșnic neștersă la inimă.

STANDULESCU MIHAIL  
Clasa V-a Liceu „M. V. Mihail”

# TARAN NOASTRU



Țărani din Gorj



București Bd. Brătianu



Ada-Kaleh



Colțea Matia





Cpt. av. DUMITRU  
MIHAILACHE



DUMITRU ION

# DRAGULADOUĂ SCĂPATĂ

**B**ătrâna Leana se punea prin ho-  
gele pielea, se argăsese de  
vrem și era gata să plesească  
adoma capușe de mac.

Tăcerea de undeva din adâ-  
n, s'auea cadându-i pași, în bocnet  
de moară noaptea. Lăut și era greu și o  
trăgea ca plumbu, spre fundul pământului.  
Bătrâna Leana se opri.

În bătrâna focului i se mîșca doar um-  
bra. Asculta în mocnetul jarului îngăna-  
rea copilor de altădată a lui Mihailache  
mai domoală, a lui Ion mai suspesată și  
chibburi, luceau tot mai viu în spuma tre-  
pății.

Bătrâna Leana s'a dus spre ușă, a  
lăsat picioarele să cadă ca niște obloane  
grele, țesut zăd portuța sufletului.

Se vor întoarce la veteșii lor? Sîn-  
teaba bătrâna. Poate hazardul, accă cauză  
moartea fi mană spre calea întoarcerii,  
sădea ea.

Sufletul bătrânei împrumutate rarele  
apare al lui Ion și Mihailache și speran-  
țe și îmmurise și strălucira acolo sub  
branta accă născută sfua și noaptea,  
fără a'adotării vredea a.

Lucul acela al sorații copilor de  
ieri și lumina ce e mai adăci accă puri  
ale sufletului și înfrisa credință.

S'însă (și de toamnă tîmăia pămîntul în  
putregul sub candelă sorații înghețai, ce  
de grăulă spre scăpat).

Ion, unde o fi Ion și Ion venea mai  
scăpat pe bucle bătrâne.

Ion învasea să alunece pe vîntura,  
fără coată, Ion navigatorul nedotrocat al  
bătrânelor grele, ducea "Arcoale Sta-  
nădragului" prin ploaia de foc pe care  
pămîntul o sevărea vînduburilor.

Înțea a fost, "die erale clare".

Am bombardament nu, sic și eu,  
Mihailache și Ion, dăi drumul săi ajungem  
buna, noie.

De ce ar fi și mai facem un tur?  
Mihailache.

Ion.

acel...

Bătrâna n'a cotremurat, Ion venea  
Ion în prag mai vese, ca todeauna și  
trăgea de sfiora amului, folicăia în  
sacămul din poartă.

Leana glasul ascuțit și-l vedea mî-  
nile mesteacă umbra asfîntului.  
— Ioane, Ioane și bătrâna repetându-  
se în tînd, a lăsat na să scărteie ca o  
cumpănă la răspîntu.

Pe praga casei, încovrigată ca un crăp-  
pei de iunie roasă, bătrâna îmbrășea  
umbra lui Ion, iar acolo departe, în ste-  
pă, la năa bordeiului și camaraș; aștep-  
tau pe Ion să se întoarcă dela Stalingrad.  
Peste culele pămîntului din spre cotul  
Domului mai fulgerau pomele de lac, în  
țeped sufletele înaprîte de așteptări.

— Mihailache, ce face frate-ănu Miha-  
ilache mîi înțuier?

— Îi răcolește lăde lui Ion și-i mont  
mai mult decât pămîntul care tot mai  
glăsoște cînd îi iabest cu malul.

Mihailache neterea patul lui Ion li  
mîngăia perna, gîndind la bătrîna car-  
dormita pe prupă, în brațele umbrelor  
fîlor ei.

Adormise sorații în colțba asințu-  
rilor și între rîsău și scăpat, o pun-  
te înviziabilă lega sufletul mamei de acia  
al lui Mihailache, care încerca să închi-  
săze durerea dispariției fratei; Ion.

— Mihailache, facem o partidă de şah?  
li întrebă un camarad.

Mihailache, a moșit, atînd să-și  
luminezze figura într'un sămbet de ca-  
solare.

Camaradul l-a bătut pe umăr privin-  
dus în ochi.

Parcă atunci ascuțitul pomeleului și  
crouse lui Mihailache orbitele accăla în-  
truite în lumini negricioase.

Namul lung, și drept, s'adăncea sub  
trunchiul de barău. Nim c'mă se clătise  
din ferea lui dură.

Prea a fost lăcom de șor atît a  
putut articula Mihailache și degetele  
scurte și gusoase începau să miște pome-  
le de şah.

Lupa lui Ion producea un fel de jurul

Echipajul șborurilor dificle, pe ceață  
și noie, ghidul formațiilor instructorul  
radio-navigapiei era călăuz de fitecare  
în sufletu, lui, fără să-l descopere.

De ce n'a fost frînat dela atâtea mi-  
siuni voluntare? Poate ar fi fost cineva  
vinoat, dacă, înmăi seful escadrilei, care  
disparise odată cu Ion n'ar fi fost înmu-  
tat de aceleași șboruri peste lună.

Și poate cea mai dreptă înfrîre ne  
o reușise încheia natura, așa cum o bu-  
chegase sufletele în Mihail Heibon și  
Ion Dumitru.

Zilele se vînturau în suflet aspru al  
adăncurilor și apăsan tot mai greu pe  
umerii lui Mihailache.

N'a scris un rînd și poste bătrîna tre-  
mura în vedemle copului cari se topiau  
apoi ca acînie le pe borna.

Bătrîna, mînos clănta, auea pași în  
tînd și înțuier de umbre din poveștile  
cărora Ion na le dăduse crezare nicodată.

Înșee mîncă, a scăpată soarele,  
mai ostroște-le, ce tot umblu cu letele  
pe vînturi? Vin să-i spun o poveste  
mîncă!

Și Ion nici atunci și nici acum na în-  
țuier. El răcolea sufletul bătrînei că  
vînturile vatra pămîntă. N'o asculta, și  
tot ducea, acolo spre scăpată acolo unde  
sorații s'acucenese ca un cărbune în spur-  
că mîna acolo pe unde răbufăta în  
valvăli, printră acci ce nu-și mai glăscu  
odăina dect în șboruri la namre.

Mihailache? Dumitru Mihailache?

Stal omule abă și vînt, li striga seful.

Mihailache înfrigurat în centura parașu-  
teii cu creșea ridicată puțin spre creștetul  
capului, mînosă pînă la coate, plături pînă  
la gîmăși și înșeu de-o formă aproape  
rotundă, se clătina negr, trăgînd din  
chicotul ce-i îngălbenise buzele.

La Dom, vor să rupă zăgăsurile! A  
spon Comandantul Escadrilei.

Misiunile de bombardament se înmul-  
țiseră și pauza între ele, o măsurau în  
mîmăna chicotului.

O țigara la trei șboruri, hai grăbiți,  
Comandantul.

— Domol do  
mo, mai am eu  
un răspuns Dum-  
tru Mihalache

Eu liniștit până la epa-  
rea armatoarei. Si timp desu-  
tu nu mergi acum

— Stai, plece plos: că

Mihalache aruncase chiștocul și im-  
pungea cu umărul suflul cizicilor, cari

— Ce naiba de-ai așa poasă și vremea  
asta? Și trebuie să stăruim jos, a fuginos  
cizicilor, mișcând volanul pentru a-și comen-  
cia comenziile.

— Măi, parcă a nge?

Ninge Mihalache.  
Vânturile ascuțite ca o seceră, aduceau  
în vârtejuri pui de gheață.

K...  
Da, la K..., drept înănt, e bun  
Formașule de bombardiere, se înne-  
zeau în ocean de plumb și'n casă flutura  
cromeniile șofului de patrulă.

Pătura aceea gri, de coajă și norii, se  
apreau pe alocurea lășind să se schiteze  
în negrul pământului, cărlele bătușorile  
de pași luptătorilor. Mihaache părea  
absent, parca se dăduse pe drumul de din-  
colo lui...

— Ajungem la Pol Mitag, îi cheamă ca-  
marada din echipaj. Și'n casa tuturor,  
murelele a răsunat ca un refren vechi de  
muri.

Norii învăluiau când o aripă, când un  
arion, stîrbind formația, când pe toți de  
parcă li se deschiduse porțile necunoscute  
ale adului.

Era o vreme schimbătoare, o vreme ca  
să oca pe care Ion o stăpînea cu firea lui  
împede p. hoizării, era vremea pe care  
sclodată nu s'ar fi înarmetat v'o înfrunt  
deasupra Carpaților, acolo fiind rar atât  
de viștegi. Acum îi se părea că apa tre-  
bură să fie și parca toată lumea pămî-  
ntului se spărlăseră peste orizonturi.

— Mai vezi Mihalache?

— Trebuie să prindem opașul, șiți gata  
o ai vedem lădăjune.

Formația parca vroia să măture cerul  
în întinerie. Apăsă prin spărturi și iar  
cău și norii ca levoial pe sub straturile  
măscuții din marea, de...  
Zămislu... rădăcările era pînă și rotund

ca un val în noaptea îndrăgostitorilor.  
Nicio vorbă, niciun fiut la casă. Iși și  
neau și respirația.

În fruntea lor Mihaache scotea pămă-  
ntul, sprijinit în gânduri de umbra lui  
Ion.

Acum îi lase locul și îngurjar de-a și  
păstra cu cante, fața era un ochi de  
cizicilor și suflul aripile cari-i susțină

— Mitag, au început să se bată cu  
comete.

S'au văzut dinții de smalt, ca o bombă  
de oțel prin întinerie și glame în Miha-  
lache a sfredelit lama tuturor echipajelor  
din formație.

Coloane de fumuri, atențune!  
Fulgii veri de pămă adeseori deveni-  
seră mai avîșiați și acum viscoase pa-  
ternice.

Formația s'a strâns, alinind dărele  
exploziilor de-a lungul coloanelor car  
scăpăra ca sute de amare în cremenca  
unei munte uras.

Bolșevici au răspuns vijelios.

Era o învâlmășcă de foc de parca  
zeii focului jucas oima cu vălătuți de  
flăcări.

Carele se svărcoleau în loc, rămînând  
apoi masele mobile cari ochului  
scoriza recte și a pământului. Balaurul  
îngroșit își răsturnase pînțele vărgate  
la roșu, scotînd lumbă de foc.

Dumitru Mihalache, Mitag, cum flura  
acum prin cinci, răsunase primul scăpă-  
tat, a lui Ion, fără să creadă în acela al  
lui. O suită mai svărcotire a incendiat plom-  
bul cerului și dacă Mihaache ar mai fi  
avut o bombă, ar fi oprit înarmata

Dus goștii a scăpătat vocoli, orbind  
vederea zburlitorilor. Două flăcări de  
obaze sfărțate în adrețe arțase cămașe  
negre și vădușorilor.

O flăcără o flăcără s'a dus prin spați-  
u ca un meteor spre marginele pământului.

— Cine o fi?

— Oua vedea la teren, mai chp Re-  
tama între echipaje se încălzeau apoi  
apoi apoi a fost descoperită ca o motă  
pe vîrtejuri.

— Iar Dumitru? Și Mihaache?

Și pe vatră, bătrana Leona ghemuită,  
asculta aceluiași imnului veri înce-  
cîndu-se în pălpările răscăite ale  
căr lor.

Nicio veste?

Nicio veste în răspun-  
des ca pînă

După o zi de fulgure nebanelor,  
cerul se potolise din viforuri și arăta  
spre scăpătat

O roșiață străvoioasă acoperea golul  
furnurii ale căminului.

Semne, semne, mai a bine a bă-  
trana ridicîndu-se de pe scaun, s'a lă-  
dreptat cu fața spre gramele colorate  
de asfințit.

Veia, îi părea bătrînoși că lumina aceea  
roșietică veia ca o apă după ce a roșu-  
țarile.

Bătrîna a făcut larg semnal "trei",  
întorcîndu-se în fața icoană.

Candea poamea și stropii fierbinți, au  
rean pînă pe obrazul răscolit al bătrînei.

— Doamne, poate mîia venit și mîia  
rîndul, mîiașlele și dupăce înghe-  
tă, bătrîna teși în prag, în alina-  
ciorle cari se certau de zor în epășii  
dela poartă.

Uș a mîia, croncane strigă bătrîna  
în prapă, îndreptîndu-și privirile spre  
scăpătat.

Scăpătat din început de lărmă, semna-  
ca acela din sfîrșitul toamnei. Și parca  
veniseră amîndoi, copiii Ion și Dumitru.

Pe zbîrțiturile feței sau rostogolii  
cîteva lacrimi cari s'au înodau în a o de-  
ghuță sub bărbă, picătoarele s'au înmul-  
ca ceera la foc, glasul s'a stîna într-un  
măguit echioș și bătrîna ne străduia să  
petrecă din prag, al doilea scăpătat al  
soarelui: care nu mai asfințea din glău-  
darile ei.

C. CORAVI



# Pentru tinerețe

1 — Încercare de glanț, de Mateia Ștefan, cl. VI la Măritopolul Silvestru, Gorașii

2 — Acțiunea antiaeriană pe ne submarea românească, de Burlacu Petru, cl. VII la Școala Spiru Haret, București

3 — "Fetele albe", de Iosca A., student al Școlii Naționale, București

4 — Coleașă mitralieto de țigăreț, de Al. student al Școlii Naționale, București

5 — În reconștere, de Grigorescu Em., student al Școlii Fizico-chimice, Bac

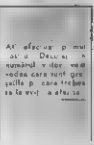
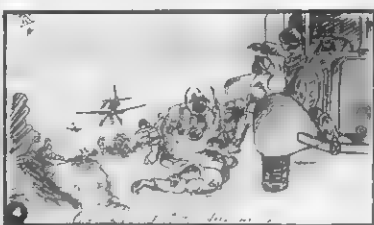
6 — Atlas, de Volnecșu Romulus, cl. VII la Școala Brăila

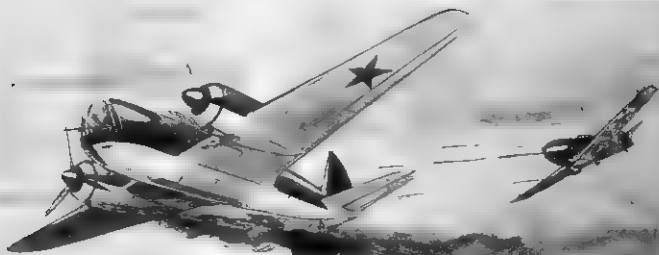
7 — Alarmă, de Voinescu Romulus, cl. VII la Școala Brăila

8 — Comaraderie, de Neaț Marileneșu, cl. V la Școala Constanța

9 — Afecțiunea caloză de țigăreț, de Nicu M. Petro, cl. V la Colegiul Sf. Sava, București

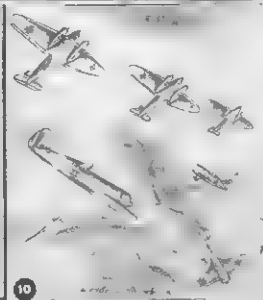
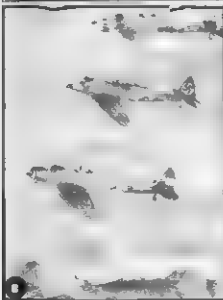
10 — „Boppli” opărdă „Haintel” arile, de Arvanțopol Aerick, cl. III la Școala Comercială Severin





6

P. POINTESCU  
APRIL



10

# Bombardament de noapte



ducerea celui de al 2-lea război mondial în anul 1939 a dus la nașterea aerului nocturn, la bombardamentul de noapte.

Atacurile aeriene nocturne fără plan ale R.A.F. contra populației civile germane au forțat Germania de a trece și ea la atacuri nocturne contra insulei britanice.

După învingerea armatelor franceze din Vest, avionul Junkers tip Ju 88, a fost cel mai mult întrebuințat pentru bombardamentul de noapte, iar mai târziu pe teatrul de operație din Marea Mediterană și Est atât ziua cât și noaptea tot același avion este întrebuințat.

Este o mare deosebire între zborul pe o linie aeriană în timp de pace și executarea unui bombardament aerian contra unui țări inamice bine apărată antiaerian și cu totul camuflată.

Decolarea cu avionul încărcat la maximum în noaptea întunecoasă, zborul fără vizibilitate pe vânt și vreme rea fără vedere, fără mijloacele de ajutor ale traficului aerian nocturn, ca farul și alte semnale luminoase și în sfârșit apărarea antiaeriană și vânătorii pe noapte care eforturi aproape supremației de la echipaj.

## PREGĂTIRILE PENTRU ZBOR.

Zborul nocturn cu avionul plin de bombe cere o pregătire cu deamănuntul și foarte îngrijită.

Baza principală este buletinul meteorologic (starea timpului). De mare importanță sunt înălțimea probabilă a norilor, starea de vizibilitate, zonele unde apare givrajul și vânturile la înălțime.

Drumul de urmat se determină înainte de decolare având în vedere diferențele variații ale vântului, deriva precum și așezarea obiectivelor (opărarea lor antiaeriană). Se stabilește cantitatea de combustibil care depinde de greutatea bombelor și de depărtarea obiectivului; se hotărăște felul bombelor.

În timpul desbaterii acestor date, comandantul unității pune pe echipaj în situație, comunicând exact obiectivele ce trebuie bombardate.



— Pilotul, comandantul în zbor, în timpul de decolare în zborul de noapte.



El stabilește amănunțite eteculul dela teco ara până la aterizare și a și in considerare diferite cauze care pot schimba inercinarea primită ca nori prea joși sau altfel de forță majora Bombardamentul de noapte cere un stu diu detaliat al obiectivului de bom bardat

Schimbările brusce de vreme pot face, la sberul înapoi ca aerodromul de pie care să se afle într'o zonă de vreme foarte rea. Pentru a avea toată siguranța ca avionela ce se înapoiază să aibă o aterizare fără greutăți, se indică echipajelor aerodromuri de ajutor, pe care pot ateriza în aceste cazuri

#### SBORUL NOCTURN CU BOMBE

Decolarea noaptea cu avionul de vătă, încărcat cu bombe, cere pilo ului cunoșterea cu deamănuntul a avionului său, în nopțile cu lună, avioa tele de luptă se rînduesc în formația prescrisă la fel ca ziua. Pe vreme rea ele zboară la distanțele prescrise ma dinante, unul după altul. Fiecare avion zboară pe riscul său. Direcția sberului are este arătată automat de busolă ușurează foarte mult pe pilot. Singura egătură ce există, cea între avion și aerodromul de plecare, se face cu ajuorul radiotelegrafiei. Succesul sberului de noapte depinde în mare parte de cu noștințele radiotelegrafistului

Instalația de girare [depunerea din ghată pe planuri] permite echipajulu sberul prin finuturi unde se poate vacest fenomen

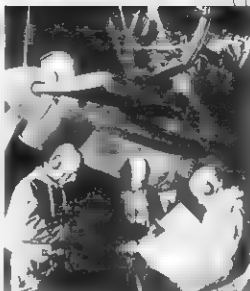
Această instalație asigura executarea sberului și sub condițiunile meteorologice foarte grale

Avionul ajuns la țintă după recunoașterea ei sigură, aruncă bombe. În nop țile cu luna sau luminată de stele, etecul se dă de către avionul de luptă Ju 88 unul din cele mai reușite realizari, în ptea. Acest mod de etec asigura cu succes bombardarea nocturna a obiec tivelor mici

În timpul sberului, echipajul este în cordet la maximum; nu numai pilotul și comandantul avionului dar în aceeași măsură radiotelegrafistul și servanții ar melor de bord

Ultimii trebuie să privească ore întrag afară în noaptea întunecoasă pentru a observa vânătorii de noapte inamici. Nmc nu obosește mai mult ce aceasta căutare permanentă în întuneric n ne siguranță. Și chiar dacă observă un avion care fuge ca o umbră pe dinainte ochilor de mai multe ori nu se știe dacă acest avion este inamic sau amic

La defectarea unui motor avionul Ju 88, chiar dacă se găsește departe în tară naptea, poate să ajunga până la aerodromul său de plecare. După arun cerea bombelor și golirea rezervorului



O prărie pe noapte: avionul Ju 88 va decola spre Anglia

de bonzină al motorului defect avionu Ju 88 cu un motor, fără să-l pună la un efort prea mare rămâne capabil de sber și poate câștiga chiar înălțime

În acest caz avionul va lua direcție către primul aerodrom de ajutor pon tru a ateriza acolo

Avioanele care se întorc numai cu un motor în funcțiune, au la aterizare pro cădare față cu celelalte avioane

Nu există satisfacție mai mare pen tru echipaj decât aceea de a-și fi în deplini msiunea bine și a fi scăpați tești





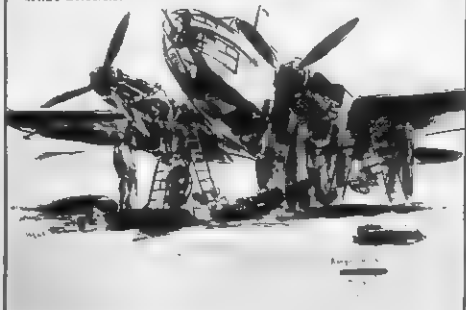
Pe aerodrom



La antrenor



Revizia motoarelor



Post telefonic



Alimentarea cu benzină



Desene executate de reporterul  
de război pictor  
P. SUȚIANU

# Parașuta Soverth

**P**ARAȘUTIȘTII români sunt veniți preocupați de perfecționarea parașutei. Experiențele în acest domeniu ocupă un mare loc în activitatea specialiștilor în această materie, specialiști între care, fără îndoială, cel mai cunoscut este locotenentul Soverth Ștefan el însuși vechi parașutist și inițiatorul înființării unităților de parașutiști în România.

Locotenentul Soverth studind și făcând el însuși salturi cu parașuta „Irvin” care este în serviciul parașutiștilor români și parașuta „Heineke R. x 16”, care este în serviciul parașutiștilor germani, a ajuns la concluzia că dacă s’ar combina calitățile

acestor două parașute, s-ar putea construi un nou sistem de parașută superior fiecăreia în parte.

Într-adevăr, calitatea esențială a parașutei „Irvin” este că are un șoc micșinat de aterizare, șoc care poate fi amortizat chiar complet printr-o tragere de suspante în momentul aterizării. Parașuta „Heineke R. x 16”, are la rândul său marele avantaj că deschizându-se progresiv, exclude încurcarea în suspante a parașutistului și micșorează mult șocul de deschidere. Aceste două mari calități realizate printr-o nouă construcție unică aduc după ele o serie întreagă de rezultate favorabile atât parașutajului în sine cât și scopului

militar în care se întrebunțează parașuta. Iată-le în întregime, așa cum sunt precizate de însuși autorul noului sistem.

1. Deschidere progresivă
2. Excluderea încurcării în suspante
3. Reducerea șocului la deschidere la cca. 200 Kg
4. Reducerea balanșului la deschidere
5. Intrarea în regim normal de cădere (5-7 m. sec.) la 20 m. de la deschidere
6. Permite salturi în deplină siguranță de la 80-100 m.
7. Balanșul pe timpul coborârii poate fi amortizat prin tragere de chingi în contrasimț.
8. Șocul de aterizare este foarte mic și amortizabil până la desrutare
9. Permițând o mică înălțime de salt permite și o aterizare străună a unităților militare, deci o regurare imediată și posibilitate de acțiune rapidă
10. Șocul de deschidere fiind mic, înălțura uzura parașutei și parașutistului, amândouă fiind menținute vreme mai îndelungată în serviciu și economisind astfel mari cheltuieli.

Parașuta „Soverth” a fost supusă la numeroase experiențe și concluzia a fost că ea răspunde celor mai exigente cerințe de siguranță și construcție.

Pericula idee a locotenentului Soverth s’a realizat deci peste așteptări constând strădania acestuia neobosit cercetător și relevând capacitatea elementului românesc în frumul spinos al progresului științific în domeniul parașutismului.

Este mai mult decât probabil ca acest nou model de parașută să intre în serviciul aviației și parașutiștilor români cât mai curând încoronând o muncă tăcută și îndelungată și oferind noua unei construcții de autentică concepție românească.

Slt. parașutist  
COSTEANU ALEXANDRU  
ntr-un Batalion de parașutiști

## SCHEMA DE FUNCȚIONARE COMPARATIVĂ

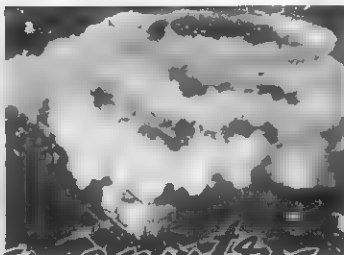
### NA SOVERTH



### NA IRVIN NORMAL



- |   |  |
|---|--|
| I. Poziția care lucrează în procesul deschiderii.     | I. Idem.   |
| II. Deschidere progresivă, verticală, șoc mic.        | II. Deschidere bruscă, diaspore înalte spre înșopul, șoc mare. |
| III. Stabilitate verticală, balanșul, siguranță mare. | III. Balanș mare, posibilitate de descurire.                   |
| IV. Balanșul mic.                                     | IV. Balanșul continuă.   |



# Operațiunea contra a

**P**oziția aeriană este o realitate în lupta continuă a razei de acțiune și a înălcăturii cu bombe a avioanelor moderne extrarapide, progresul real al științei navigației aeriene, dau aviației o independență și o putere de distrugere considerabilă.

Sensibilitatea de siguranță relativă, precum adimioară națiunilor prin prezența armatelor terestre la frontieră, este cu totul străduțată.

Pe vechia concepție a unui războiu mai mult sau mai puțin localizat în zona

în domeniul protecției aeriene, două necesități sunt evidente.

Organizarea unei forțe aeriene ofensive, aviație de bombardament cât mai puternică, pentru a răspunde instantaneu cu lovitură la inima țării sale și a asigura libertatea de acțiune armatelor de operațiune.

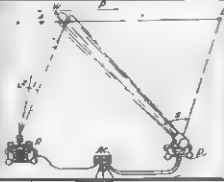
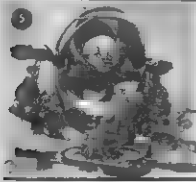
Organizarea unei spărări directe, apărare contra aeronavelor și aviație de vânătoare, care trebuie să se opună atacului aerian, în scopul de a asigura sf protecția și liniștea populației.

seamă și manevrează după reguli cu totul diferite față de acelea rare rară terestru obiectivele în câmpul de luptă terestru.

Activitatea puilor aeriene prezintă caracteristici esențiale.

Aviația foarte mare și libertate de acțiune considerabilă, putând realiza efecte de surprindere și teroare neașteptate și încă în celelalte domenii de războiului.

Foal Artileriei Antiaeriene, desăbue rândul-se într-un timp foarte scurt, trebuie



armate or, a substituit aceea a războiului integral, exercitându-se asupra întregii țări atacate direct asupra întregii națiuni, prin forța de distrugere a aviației de bombardament.

În lătașia terestră aviația are un rol considerabil prin cele trei misiuni speciale pe care are singură le poate îndeplini: anforare rapidă și adâncă, cooperare cu celelalte arme, intervenții în bătălie cu masă de manevră mobilă, prin atacul cu bomba și cu mitraliera, în toată și în marea de război.



precum și a basina nevălmășat potențialul de război al națiunii concretizat prin moral bogății și fabricațiuni de război bi) protecția aeriană permanentă a trupe or pe câmpul de luptă implicând noțiunea „siguranță aeriană”, care condiționează azi reușita bătăliei terestre.

În practică, rle două forme de reacțiune ofensivă și defensivă, nu se exclud, ci formează un ansamblu unitar.

Această din armă formă de reacțiune, adică aceea de apărare directă, constituie cadrul mare în care se plasează Apărarea Contra Aeronavelor.

Ce este această armă și care sunt caracteristicile ei?

Apărarea Contra Aeronavelor este o armă complexă, cuprinde mijloace multiple și diferite.

Mijloace de foc tunuri grele 75-150 mm. și tunuri ușoare 30-50 mm, ansamblu constituit din Artileria Antiaeriană.

Mijloace de descoperirea avioanele lor aparate de reperaj, proiectoare, pandari.

Mijloace de interdicție  
Mijloace de camuflaj.

L Artileria Antiaeriană constituie elementul principal de luptă al A.C.A., care cauză și distrugă prin foc avioanele numite așteptate.

Ea are de rezolvat o problemă de război foarte dificilă, din cauza condițiilor cu totul speciale în care se prezintă flota aeriană modernă, extrem de mobilă obiectivele aeriene se depla-

sa sub a spontanitate și a înălțată schimbărilor.

Întreaga manevră a artileriei antiaeriene este dominată de două imperative: repede și precis.

Marca viteză și libertatea de acțiune a puilor aeriene conducă astfel pe cale de consecință, la o organizare tehnică specială a ansamblului de mijloace ale Artileriei Antiaeriene.

a) Pentru gurile de foc:

Un sistem de Artilerie A.A., complet caracterizat prin viteză inițială mare și durată de tracat cât mai mică, posedând un câmp de tragere în direcție nelimitat, în înclinare de 90° și poziționată de tragere în toate înălțimile de abor ale avioanelor moderne.

În acest sistem de Artilerie A.A. se disting două mari categorii de tunuri.

**Tunuri puternice grele**, cu mare repeticianță de tragere, acționând până la plafonul maxim al avioanelor și la distanțe considerabile, cu proiectile fuzante cu mare rază de acțiune (fig. 5 și fig. 6).

**Tunuri ușoare automate**, cu foarte mare debit de tragere, capabile de a se manevra cu viteză așchiorle aproape instantanee, opunându-se atacului aerian jos, foarte jos și în picaj.

Aceste tunuri ușoare formează complementul celor puternice, grele. ansamblul constituie un sistem coerent, capabil de a glăci în permanență avioanele ori



# Baraj serien din baloane de protecție

care ar fi procentul lor de luptă (fig. 9 și 10).

b) Pentru organizarea luptei  
În ansamblu de aparate mecanice sau un singur aparat central de tragere, caracterizat prin înaltul automatism complet al determinării și transmiterii elementelor de tragere (fig. 7).  
Acest ansamblu comportă aparate precise, simple și robuste, aparate cu funcționare continuă și rezultate instantanee.  
Toate aceste aparate foarte numeroase

lor aeriene. Dintre diferitele mijloace trebuie reținut în special camuflajul prin fum (sau ceața artificială) de întrebuintare foarte curentă. (fig. 2)  
Evoluția apărării contra aeronavelor este strâns legată de a cea a aviației, la marile progrese ale aviației corespund progrese reale în domeniul „protecției”, deci al apărării, contra aeronavelor și în ultimă analiză în puterea și eficiența forțelor antiaeriene.  
Războiul din Spania a atras primul atenția asupra eficacității artelor cu

celeating (fig. 3)

4. Mijloacele de camuflaj au de scop să ascundă obiectele vizibile, bombardierelor, bombardierelor

Avioane, în marile atacuri executate de aviația engleză asupra câtorva centre importante din Germania și ocupanților 1942, artilleria așezată în doborâți în cooperare cu aviația de vânătoare între 18-15%, din avioanele angajate, ceea ce reprezintă pierderi foarte grave pentru atacatori.

Artilleria antiaeriană română a reușit cu mijloace puțin numeroase, să doboare la prima parte a războiului de reînnoire (april în luna mai, 1941) aproape 300 avioane inamice. În prezent ea s-a deosebit prin apărarea cerului național și luptă din război pe frontul de război, atât contra avioanelor cât și contra blindatelor inamice, rivalizând în viteză și eficacitate cu FLAK-ul Germaniei. (fig. 1 și 11) N. C. S. C.

Rețeaua de țesături a. a. grăd, pentru protecție.



marchează o tehnică accentuată atât în ce privește construcția, cât și în ce privește manevrarea lor.

2. Mijloacele de descoperire sunt constituite din două categorii de organe esențiale: proiectoarele și aparatele de reperaj.

a) Proiectoarele antiaeriene luminează tintelet aeriene pe timpul nopții pentru a putea fi luate sub focul artileriei a.a. sau pentru a fi atacate de aviația de vânătoare. (fig. 4)

b) Aparatele de reperaj sunt ochii apărării contra Aeronavelor pe timpul nopții, grupându-se în două categorii: - Aparat de reperaj prin sunet: care servează la ochirea proiectoarelor și intră în componența unităților de proiectoare (fig. 5);

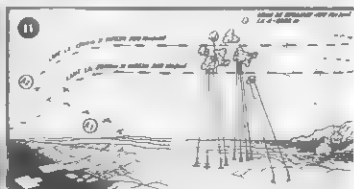
- Aparat de reperaj electro-magnetic, sau aparat de detectare electrică a avioanelor, care servește la conducerea luptei a.a. pe avion nevăzut (adică fără folosirea proiectoarelor), precum și la alarmarea și intervenția aviației de vânătoare de noapte.

3. - Mijloacele de interdicție sunt reprezentate în principal prin baloane de protecție formând baraje seriene în jurul punctelor de apărare. Barajul aerian se compune dintr-un număr de baloane legate cu cabluri care provoacă căderea sau avarierea avioanelor

a.a. multă pierdere aeriă din război mondial trecut.

În războiul actual artilleria a.a. are o luptă de mari proporții, atât pentru apărarea teritoriului, cât și pentru protecția trupelor pe front. Artilleria a.a. constituie în plus unul din elementele principale ale luptei contra blindatelor.

La început de bombardament „în sași” a aviației engleze, în atacul de noapte asupra teritoriului Reichului, FLAK-ul a răspuns prin procedee noi de tragere având la bază detectarea electro-magnetică a avioanelor și sisteme de tragere de concentrare focului, foarte mobile (fig. 1 și 11).



1. Punct de baraj scutitor a) a. a. trasei pe cerul întunecat al nopții de proiectoare ce arde lumină. Putea din drăgăle este iluminată parțial lumină, lumina de aviația atacatoare.

2. Camuflajul prin fum a. a. important, care în câmpul nostru a fost complet ascuns contra vederilor aviației inamice.

3. Proiectoare antiaeriene. Drăgăle sau avion iluminat de proiectoare, în noapte.

4. Un aparat de reperaj prin sunet amărit avion inamic. În schimbul se vede cum se luminează proiectorul (F) asupra avionului nevăzut, cu ajutorul aparatului de reperaj (R) prin comandă electrică.

11. Schema noul format de raid de noapte în fața de 1000 avioane asupra obiectelor electrice.

reînnoie prin intermediul dispozitivului de  
lăptărie prin radio  
(S. M. P.)



Permanentele expun focurilor nemice mitralind a rândurilor din  
aşa cum se vede din capetele duse. Misiunea lor este dintre cele  
mai importante în vederea dirijării tirului artileriei. Se re-  
prezintă baterie de inamice adunările de trupe, mişcările de foruri

Artileria antiaeriană româno-germană pe câmpul de luptă  
(S. M. P.)



# OCHIUL ARTILERIEI

Text și fotografii de Stuchelschold, reporter de  
război (P. K.)

**A**

RTILERIA româno-germană are deseori misiunea,  
în luptele grele din Răsărit să tragă în țările care  
nu pot fi cu precizie reperate. În aceste cazuri  
se folosește aviația de recunoaștere la mică distanță.  
Pe un aerodrom în imediată apropiere a liniilor de  
foc se așteaptă avioane de recunoaștere experimentate  
pentru mici distanțe de tipul I. A. R. 39. Expe-  
riența s-a câștigat în cursul incursiunilor recente de la  
începutul luptelor împotriva bolșevismului și până acum.

Cu toată vremea rea, misiunile se îndeplinesc cu punctualitate. Dacă atmosfera este încălzească de noaptea și ceașă, atunci  
aparatul zboară aproape rășan, deasupra liniilor rusești, fiind



și, încurile exacte unde sunt așezate cazemate. Dacă  
nu sunt suficiente observațiile cu ochiul liber și trans-  
mise prin radiotelefon atunci se utilizează fotografiile

Imediat după aterizare, filmele cu fotografiile sunt de-  
velopate într-un automobil special amenajat cu aparate  
tehnice. În câteva minute, fotografiile sunt gata și su-  
puse atenției organelor superioare. Începe apoi focali-  
zarea împotriva pozițiilor inamice.

O altă escadrilă aviatică se află pe coasta Mării Negre  
cu misiunea de a preîntâmpina atacuri aviatice și marine  
bolșevice. Vasele care transportă muniții și alimente  
sunt și ele însoțite de aviație. Grație zburătorilor ex-  
perimentați și curajoși, peza coastei și a vapoarelor de  
transport este perfect asigurată.

C. A. STACHELSCHIED  
Rep. de război





# Chipuri de bucurător



CPT AV DIACONU AL



S LT AV POPESCU M



ADJ. STAG AV ILIE C-TIN



S. LT AV GOGA OCTAV



LT AV ALEXANDRESCU E



ADJ. STAG AV SACALUS I





# Vocabularul aviatorilor

de DEM. BEN. CARAC verificat  
și de GION animat

## CHITANȚA

O hârtie salvatoare la sfârșit de lună care  
Pe piloți, întotdeauna îi reține din  
uitare

Are două fețe bune, una care învețe  
Și alte care tristeașă, când din soldă  
se oprește.

Bine-ar fi o inovație ce te-ar face să  
zâmbești  
Și anume, prin chitanță, toate'a viață

să plătești.



## CBC

Posedă mâinile care are'n ea viață și  
teamă  
Și care dela natură totuși zău se-afie  
chiamă.

Mai înseamnă și insigna de pilot și  
observator

Ce-i răvnită și visată de elevul zburător.  
La plural se'ntrubunțează pentru cei  
cuprinși de ieie

Fiind sinonim cu vorba cunoscută „pășarele”

## CUCUYAE

Cobie și la aviație, precum o și la  
civilă

Când o vezi te'echină-odată și gândep-  
te-te la silă.

Cucuyae se mai chiamă sârăcuța și o  
numesc

Care pare sperietoare când o vezi  
urâtă ce e.

Pentru orice prevedere, dacă vrei să  
te țerești  
Pe-amândouă ziua, noaptea, nu e rău să le-ocoliești.



## CUCUI

Mamelon pe cap ori frunte cauzat de  
capotaj

Ori de alte incidente cu sau fără de  
tepej.

Un cucui poate să fie o lucrare-adevărată  
Când acel care-l tragează n'are mușchi  
umflați ca vată.

Sunt cucui între cucui, unele-și aduc  
năpasta.

Dintre toate însă-i artă cel ce-l face o nevastă.



## CRĂȚARI

Cuvânt echivoc, cu'nțelesul definit,  
Ce pe-aerodrom adesea, ul se face aurit.

Cel ce-i are își permite să atace din  
plin viața.

Crățaru'ntotdeauna își învețește fața.

Are însă obiceiul, obiceiul prost firește,  
Este vagabond din fire niciodată nu se  
oprește.

Crățarii cu să fie la o laltă aduși  
Trebuie în zepta aduși și lăcote forecați.

Cel ce-i strânge să mă iertu dacă-i pum o întrebare:  
Cine strânge azi parale, mai târziu ce face oare?



## DACA

Cine oare nu-l cunoaște pe-acest „DACA”  
salvator,

Ce din orice'scurătură vine de te  
scapă-șor.

Dacă-ai fi avut parale, dacă-ai fi  
fost frumos,

Dacă-ai fi-avut norocul, dacă'n sus și  
dacă'n jos,

Pretutindeni acest dacă, ce în fond e-un

mai nimic.

O conjuncție sârăcuța, poartă'n spate cum să zic  
Toată deslegarea vieții, pentru mic și pentru mare.

Și mă mir cum de recită la oltă'ntrubunțare.



## NĂTUTIE

Din adăncul vremii noastre ne-a rămas  
o vorbă mare:

„Omule, de porți la suflet strănuștile  
hotare.

Umpleți pieptul cu țirio pentru neam  
și pentru glie.

Fîndcă-aceste-i felul vieții, este sfînta  
datorie”

Dătorie deci înseamnă închinarea

vieții noastre,

Idealului de secol, luminarea zăru'albastre.

Nu-i Români acol ce n'are pentru Marea Românie  
Simfîmântul de putere, simfîmânt de datorie.”

Datorie mai înseamnă și atunci când ai să dai  
Și e tare apăsătoare de se'ntrîmplă ce să n'ai.

Pentru-a evita năpasta și-a scăpa basma curată,  
Vă recomandăm metoda „plata fă-o niciodată”

# DEPUNERILE MILITARE LA C. E. C.



IN TIMP CE OSTAȘII LUPȚĂ DEPARTE ÎN RĂSĂRIT,  
ECONOMIILE LOR, ÎNSCRISE DE UNITĂȚI ÎN

**LIBRETUL DE ECONOMIE MILITAR**  
SUNT PASTRATE ȘI FRUCTIFICATE LA

## C. E. C.

Retragerea depunerilor militare se face atât dela Centrala Casei Naționale de Economii și Cecuri Poștale din București, cât și dela oricare oficiu poștal din țară. Libretele militare pot fi preschimbate în librete obișnuite de-ale C. E. C.-ului.

## LICĂRI ALBASTRE

(Continuare din pag. 7)

mult deasupra pământului. Valentin Stănescu simți rezistență mare în mișcări, piciorul aproape îi înșepenisise, buzele-i plesniră și un fir de sânge cossa încheieturile gurii, ca arniciul roșu rivaliei.

Înaintea ochilor se împânzeau imaginile camarazilor întâlniți în luptele dărate din cotul Domului, carii-l împungeau să ducă la bun sfârșit misiunea de înaltă camaraderie.

Nu, viața lui Valentin, nu era aceea pentru care se sforța din răsuflare, ca să nu cadă în mâinile vrăjmașilor, nu pentru că viața lui se da acum în givoul de sânge, ce-i îngheța piciorul. Total era s'anonțe cuvântul camarazilor de a se bate până la unul, în tîra pământului dela Don.

Și din țărâna aceea sfințită de sânge, Valentin Stănescu își trăgea hrana ultimilor eforturi.

Avionul s'a prăbușit după căzuta pământului.

Era linște și cerul fărâmița plumbul în conșta purtată de vînturi tăioase. Valentin căzuta în simții ce-i rodeau creierii, ultima picătură de energie, pentru a ajunge ca Soldatul dela Marathon și s'anonțe Victoria.

O melodie veche venea din străfundurile sufletului acordat în „Pe drum de coștise”

.....  
Dar rana din palmă nu mă lasă,  
.....

Sângele apă nu se face și mai ales acela sopt prin rădăcini Duce.

O putere titanică a avînit în cascada de sânge a ranei și l-a înghioțit în drum. Valentin Stănescu parcă se ducea la capătul lumii și poate și acolo ar fi ajuns, chiar așa pe jos.

În fața Generalului Șef al armatei, Cpt. av. Valentin Stănescu ținca fruntea tot sus, tot spre lumina, numai glasul răsufla greu poticnindu-se în clocotul sîngelui pompat de barduful coarsetelor perforate. Pe pieptul său, viteză, deasupra inimii, glasul ei se împletea cu licăririle albastre ale crucii lui.

C. CORAVU

O CARTE A RĂZBOIULUI NOSTRU AERIAN

### ARIPI ROMÂNEȘTI ÎN LUPȚĂ

de Comandor aviator AL. DEMETRESCU

De vânzare la toate librăriile din Țară

CITIȚI

### CRUCEA DE FIER

ROMAN DE RĂZBOIU

de C. CORAVU

Editura „BUCUR CIOBANUL”

LA ÎNCEPUTUL LUNII APRILIE VA APARE

### OCHIUL DIN NEGURI

de LADMISS ANDRESCU

Editura „OPAR”

„ARIPI ROMÂNEȘTI” — Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărlindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.46.28, cost cot: 1234.

Director: Comandor av. rty. AL. DEMETRESCU. Redactori: LADMISS ANDRESCU și GION.

Costul abonamentelor: Subscripționat, fabrică, instituționat de Stat și particular, de apărare: lei 2000, obișnuit: lei 1000 anual. Pentru particulari: lei 3000 anual. Un exemplar lei 15.

# CURIOZITĂȚI

■ **Termenul de neclătină cotartată** nu vine din fîlul Cezar cum grașile predă ci de la latinescul „parturi in caesa” care înseamnă fazele prin înfătuș, celelalte fiind numele „parturitus naturalis”.

■ **Poelzel 161** este un hidroavion aliat de 43 tone. El a fost construit în Franța în 1932 fiind conceput de „Verein der Deutschen Nationales der Luftfahrt” Aeronautice de Nord și are următoarele dimensiuni: înălțime maximă 4 m, lungime 32 m, înălțime aflată 5 m, deservieră arduă 52 m, adâncimea părții dreptunghiulare 7 m, suprafața portantă 252 m<sup>2</sup> c. Noțoare: 6 Hespau-Satza.

■ **Prima parășută** este o invenție franceză. La 22 Octombrie 1797 celebrul astronom francez Lalande urcă pe la tribuna Institutului Național educă la cunoștință colegilor săi minunea la care, din întâmplare, asistase în Parcul Monceau. Ce făcuse Garnerin (născut la Paris în 31 Ianuarie 1769) urcându-se într-un aerostat de care era agățat o nacelă neobișnuită, având deasupra o înălțime umbrelă.

La 300 m. înălțime Garnerin lăsa frîngula balonului, care face explozie, rămânând agățat numai de umbrelă. El a ajuns astfel cu pîr la pămînt. Această a fost prima parășută.

■ **Primul planor** este invenția generalului de geniu francez Guillaume Roanfer, în 1806. Acest aparat era foarte simplu și consta din două aripi din sarmă, garnisite cu pene de păsări mari, care erau legate de brate și care trebuiau să fie mișcate asemănător păsărilor, în față, la centru, era fixat un fel de cap de cocoș pentru a ține aerul.

Generalul experimenta și frații invenția sa. La Angoulême, unde stărua câteva secunde. A doua oară se aruncă de pe podul St. Gyrard sărind 50 metri. A treia oară parcurse o distanță de 300 m. În 1889 ingherul german Otto Lilienthal execută 1000 de zboruri în planor înainte de a se prăbuși în 1896.

■ **Recordul căderii libere** cu parășută este de 5200 m. înălțime liberă înainte de a deschide parășută.

■ **Recordurile cele mai în creștere** pentru planoare sunt: durata zborului cu reînnoirea la punctul de pîcare aparține francezului Noss'er (38 ore 51 minute 24 secunde); de al ține-l: Z. Her (german) 638 m. în 1938.

■ **Ceasora ce de 3 milioane.** Istoria ariei ceasornicelor este bogată în minuni. Cele mai vechi sunt ceasornicele solare, care datează circa de la anul 750 înainte de Christos. Astronomii babiloni au fost aceia care le-au dezvoltat. Ceasornicele cu apă au fost fabricate pe la anul 600 înainte de Christos, de către asirieni. Mult mai vechi este obeliscul egiptean, servind și ca măsurător al umbrului. Un astfel de obelisc originar din Luxor, construit de Ramses II, se găsește la Paris. Ceasornicul solar modern, ceasornicul soarelui cu un arătător spre poartă, este o invenție germană din Nuernberg și Augsburg, datînd din 1530, care a devenit un meșteșug, răspîndindu-se aceste ceasornice în întreaga Europă. Mai tîrziu ceasornicarii din Pădurea Neagră au făcut chiar ceasornice solare pentru buzunar. Cel mai mare ceasornic vechiu al fost ceasornicul dela „Strassburger Münster” al lui Issak Habrecht, calculat pentru 25301 ani, funcționînd din 1573 până

în 1789. Cele mai mari ceasuri din lume sunt în Londra și New Jersey, avînd o dimensiune de 6,85 metri respectiv 11,50 m. Totuși altele sînt de cel mai mare cens din lume proiectat de berlinezul Stegmann cu o dimensiune de 150 metri care trebuie să se așeze într-o ușină germană între cerșii, o realizare amănunțită după război. Dar există și ceasuri minuscule, printre care cel mai mic trebuie să fie cel al unui ceasornicar din Geneva, care a dăd 95 de piese, avînd grosimea de 3 mm, iar căsuța de lemn, cu o greutate care nu atinge un gram. Ceasurile orologului sunt deosebite multiple, există ceasuri de pîr la Goylar, din flori ce înmănt, la Paris într-un restaurant chiar un ceas „Lucullus” cu cuțit și furculiță drept arătătoare și scrișii drept cifre, apoi un ceas funcționînd cu forța apei, ceasuri în formă de carte de rugăciune, cruce, morm, pere, pășăi, ceasuri cu cele mai diferite jocuri, în guri, clopotei, voci de animale, etc. (ESS).

■ **Descoperirea unei vechi coroane** de aur. Un soldat al garnizoanei dela Gallipoli a găsit o coroană făcută din 71 frunze de laur, din aur. Coroana datează din secolul întâi sau al doilea înainte de Christos. (ESS).

## INFORMAȚIUNI ADMINISTRATIVE

— Pentru particulari și bibliotecile școlare, elevi, studenți, personalul din aeronautica militară și civilă; ofițerii, subofițerii și trupa din toate armele, revista noastră a fixat abonamentul anual la . . . lei 350 începînd dela 1 Noiembrie 1942.

● Prețul unui exemplar a fost fixat la . . . lei 15

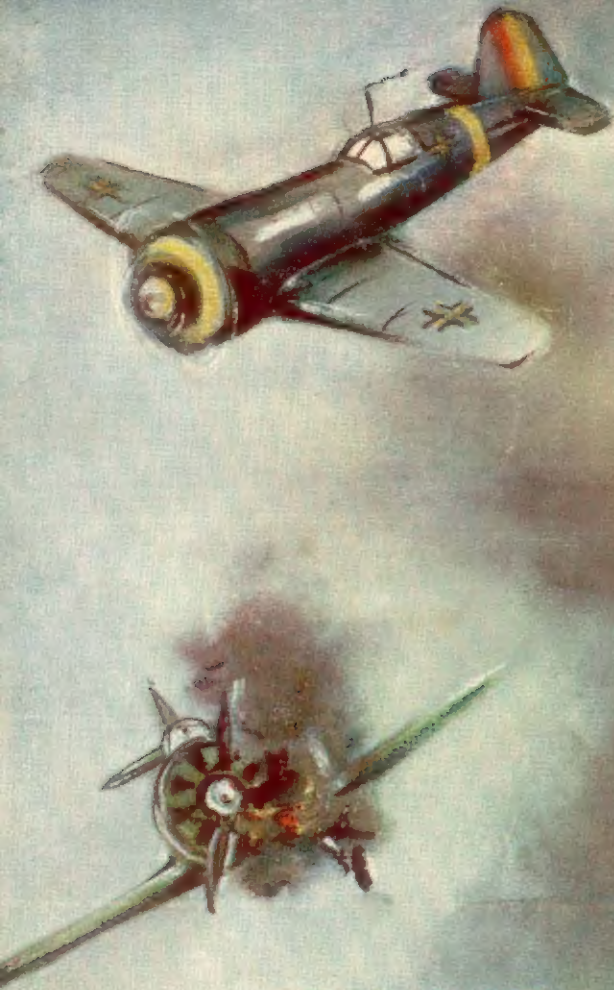
● Domnii abonați care doresc să-și achite abonamentul, o pot face, trimițînd suma pe adresa administrației revistei, în str. Sărindar Nr. 9, Et. I, București.

● Domnii abonați care nu primesc revista, deși au plătit abonamentul, sunt rugați să anunțe administrația revistei, printr-o c. p., sau telefonic la Nr. 3.45.28.

● Schimbările de adrese ale domnilor abonați trebuie semnalate administrației revistei, pentru ca domnii abonați să primească la timp exemplarele apărute.

● Numerile vechi ale revistei vor putea fi trimise contra ramburs, la cererea celor interesați.

● Toți domnii abonați la revista „Magazin Aeronautic” vor primi în continuare revista „Aripi Românești” pînă la expirarea termenelor făcute, în preț al celorlalte abonamente.



**SFARȘIT DE LUPTĂ AERIANĂ**  
(desen de EMANOIL GRIGORESCU)